Cena 10 zł

5 — 12 STYCZNIA 1947

ROK II
Nr 1 (29)

SKRZYDŁA i MOTOR

TYGODNIK LOTNICZY DLA MŁODZIEŻY

Na skrzydłach — w Nowy Rok



O POLSKĘ SKRZYDLATĄ

Inż. H. Krajewski

Polska musi być skrzydlata. Chcemy, żeby lotnictwo było nie marzeniem, ale rzeczywistością, aby najszersze rzesze społeczeństwa, a przede wszystkim młodzież miast i wsi, młodzież robotnicza, chłopska i inteligencka miały dostęp do lotnictwa, szybownictwa i modelarstwa.

I nie chodzi tu wyłącznie o to tylko, że Polska ma piękne lotnicze tradycje, a my walczymy o lotnictwo tylko dla podtrzymania tych tradycji — jakby ktoś mógł pomyśleć. Tradycja, to rzecz niemała. Doświadczenie nabyte wczoraj, pomaga rozwiązywać problemy dnia dzisiejszego. Ale żyć tylko tradycją, bez uwagi na teraźniejszość i na przyszłość, to mało. Kto żyje tylko myślą o przeszłym, ten starzeje się. My myślimy o teraźniejszości lotnictwa i patrzymy śmiało w przyszłość, a przyczyny tego są głębsze i silniejsze, niż zdaje się niejednemu.

Po zwycięstwie nad hitlerowskim faszyzmem, w gronie sojuszniczych, demokratycznych państw słowiańskich, Polska buduje nowy ustrój Demokracji Ludowej. Siły demokracji połączonych w wzajemnym sojuszu ze Związkiem Radzieckim na czele, rozgromiły rozreklamowaną nowoczesną maszynę wojenną faszyzmu Niemiec i ich sojuszników.

Znamienny jest fakt, że państwa słowiańskie, które najwięcej ucierpiały od faszystowskich najeźdźców, odbudowują swoją gospodarkę po wojnie tylko na zasadach demokratyczno - ludowych. Historia lepiej niż wszelkie spory i dyskusje teoretyczne pokazała jaki ustrój jest bardziej postępowy. Łatwo pojąć, że postęp w dziedzinie ustroju, związany jest nierozdzielnie z postępową, bardziej nowoczesną gospodarką narodową i techniką, od niej zależy i na nią wpływa. Unarodowienie wielkiego przemysłu, uniezależnienie się od zagranicznego, to pierwsze osiągnięcia polskiej demokracji na polu przemysłu.

Lotnictwo, to najbardziej nowoczesna dziedzina techniki. Dlatego rozwój lotnictwa w Polsce Odrodzonej jest nierozdzielnie związany z nowym ustrojem w Polsce, ustrojem Demokracji Ludowej.

Lotnictwo, to sprzęt lotniczy, to przemysł, który ten sprzęt wytwarza i ludzie, którzy go wytwarzają i użytkują.

Przede wszystkim przemysł. Aby latać, trzeba mieć sprzęt lotniczy: samoloty szkolne, szkolno-treningowe, wyczynowe, sportowo - turystyczne, komunikacyjne i wreszcie wojenne tj. bojowe. Aby uczyć się stawiać pierwsze kroki w powietrzu potrzebne są szybowce i motoszybowce. Dla uprawiania sportu spadochroniarskiego, potrzebne są w masowej ilości spadochrony.

Co posiadamy obecnie? Wojna i lata okupacji cofnęły o kilka lat wstecz naszą przyszłość lotniczą. Musimy zacząć od początku i budować od podstaw. Ponieważ siłę państwa określa w dobie obecnej również siła jego w powietrzu, wiemy doskonale, że Polska Odrodzona, Polska pragnąca zapewnić pokój swym obywatelom wytęży wszystkie siły, aby zapewnić sobie siłę w powietrzu i silną obronę przeciwlotniczą.

Ale trzeba zdać sobie dokładnie sprawę z tego, że przemysłu lotniczego nie buduje się bez odpowiedniej bazy przemysłu metalowego, drzewnego, włókienniczego, chemicznego, zakładów precyzyjnej mechaniki i t.p., że trudno jest budować przemysł (chyba w tak szczególnych warunkach jak wojna w obronie niepodległości) z ludźmi niezadowolonymi, niedożywionymi i nieubranymi.

Patrząc z tego punktu widzenia rozumiemy w pełni i oceniamy cele, zadania i perspektywy polskiej „trzylatki sytości" tj. trzyletniego planu odbudowy kraju. Już dziś, zaledwie w 2 lata po wyzwoleniu, nasz przemysł metalowy i węglowy osiągnął poziom przedwojenny. Po pierwszej wojnie światowej przemysł przez 5 lat nie mógł się dźwignąć z ruiny. Polski przemysł lotniczy również rozpoczyna pracę. Prawda, że nie jest on jeszcze scalony, to znaczy, znajduje się w rękach różnych ministerstw. Ale po pierwsze to dzieje się dlatego, że inicjatywa powstała i była realizowana równolegle w różnych resortach. A inicjatywa zdrowa to zawsze zjawisko dodatnie. Powtóre, każdy przyzna, że łatwiej skoordynować poczynania istniejących już komórek lotnictwa, niż budować nieistniejące. Właśnie dla koordynowania działalności wszystkich resortów, związanych z lotnictwem powołana została Komisja Lotnicza, zorganizowana przy Centralnym Urzędzie Planowania (CUP).

Bazą dla rozwoju przemysłu lotniczego są w tej chwili następujące zakłady przemysłowe:

Państwowe Zakłady Lotnicze w Rzeszowie; dziś remontują one silniki lotnicze, mogą jednak wytwarzać silniki.

Państwowe Zakłady Lotnicze w Mielcu; również w tej chwili remontują płatowce, wkrótce przystąpią do ich wytwarzania.

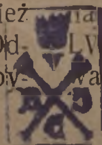
Oba wymienione zakłady pod względem budowy i rozplanowania nie ustępują najbardziej nowoczesnym fabrykom zagranicznym.

Powstaje do życia nowa **Wytwórnia silników w Psiem Polu k. Wrocławia.** Produkuje już **Państwowa Wytwórnia Przyrządów Lotniczych w Jeleniej Górze** i przy niej dobrze wyposażone laboratorium przyrządów.

Fabryka giętkich wałków lotniczych i obrabiarek z giętkim wałkiem, mieszcząca się we Wrocławiu, jest jedną z nielicznych w Europie.

Wymienione fabryki należą do Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego.

Oprócz fabryk Zjednoczonych, pracują również warsztaty lotnicze Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, które są nastawione nawet na produkcję prototypów. Najszerszą sławą cieszą się LWD w Łodzi. Sławę zdobyły sobie tym, że zbudowały one pierwszy cenny samolot Polski Odrodzonej



— „Szpak-2", oraz budują „Szpak-3" i „Żaka" — samolot szkolny, a w przyszłości napewno zbudują jeszcze niejeden doskonały prototyp polskiej konstrukcji. LWD. w Łodzi i ich zespół konstruktorów, zasługują na podstawie ich dotychczasowych wyników na miano chluby przemysłu lotniczego Odrodzonej Polski. Pierwszy w Polsce powojennej tunel aerodynamiczny zbudował własnymi rękami również zespół LWD.

Jakie widoki ma na przyszłość polski przemysł lotniczy? Będziemy budowali samoloty szkolne, szkolno-treningowe i tak ważne i aktualne dla nas kilkumiejscowe samoloty komunikacyjne. Poza tym będziemy budowali szybowce i motoszybowce. Będziemy budować silniki lotnicze małej mocy. To są perspektywy na okres najbliższy, tj. na rok 1947 i dwa pozostałe lata „trzylatki". To będą podwaliny pod przyszłą seryjną produkcję wszelkich typów samolotów.

Przemysł lotniczy Polski Ludowej, przemysł będący własnością narodu, gwarantuje nam szybki i wspaniały rozwój naszego lotnictwa, gwarantuje nam, że samolotów, szybowców i spadochronów wystarczy nam dla wszystkich chcących latać.

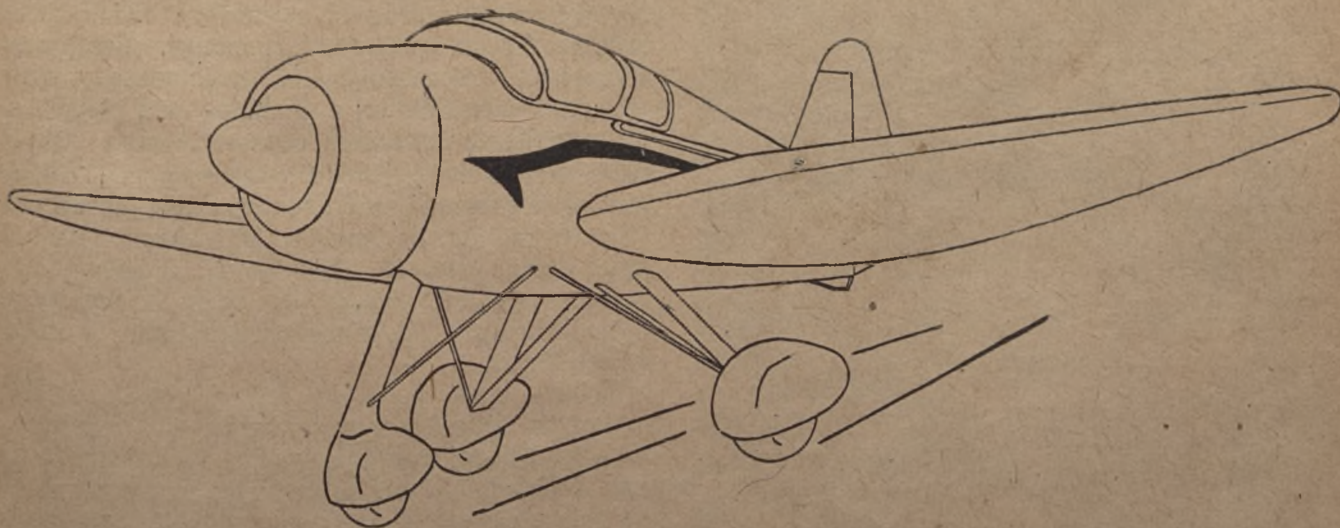
Lotnictwo, to nie tylko przemysł i technika. To także ludzie, którzy z zapałem oddają się sprawie. Na brak zapału nie możemy narzekać, zwłaszcza wśród młodzieży. Czy można nie wspomnieć tu o 17-letnim chłopcu, Gadomskim, który w czasie okupacji pracuje nad silnikiem dla modeli i w Polsce Niepodległej pracę swą kontynuuje, wypuszczając ze swego warsztaciku dziesiątki silniczków? W niespełna dwa lata po wyzwoleniu naliczymy już dziś 3 prototypy samolotów polskiej konstrukcji, co jest najlepszym dowodem twórczej myśli polskiego konstruktora lotniczego. Zawody modelarzy, udział masowy w konkursach czasopism lotniczych jest dowodem zapału i zainteresowania młodzieży lotnictwem. Powstanie zaś do życia Ligi Lotniczej i Komisji Lotniczej jest dowodem zrozumienia potrzeb lotnictwa i rękojmią, że w Odrodzonej Polsce Demokratycznej sprawa lotnictwa dźwiga się i szybko pójdzie naprzód. Postawmy sobie teraz pytanie, czy moglibyśmy w ogóle marzyć o Skrzydłach Polski, gdyby trwała nadal okupacja niemieckich faszystów, lub (zrobimy dla jasności założenie teoretyczne), gdyby Polska miała dostać się pod kontrolę Anglii, czy innych przyjaciół Niemiec. Jest rzeczą jasną, że to byłoby związane w pierwszym rzędzie z utratą Ziem Odzyskanych, co spowodowałoby utratę znacznego źródła bogactwa gospodarczego Polski, nie mówiąc już o fabrykach przemysłu lotniczego, lotniskach i szybowiskach na Dolnym Śląsku. Poza tym, kto pozwoliłby nam wtedy wzmocnić się w powietrzu, kto byłby zainteresowany w silnym lotnictwie Polski? Wniosek jest jasny — tylko wolna, niepodległa, silna Polska może być „Skrzydlata". A jeżeli tak, to zastanowimy się, kto wywalczył niepodległość naszej Ojczyźnie, skrwawionej w latach okupacji i kto stoi dziś wiernie i konsekwentnie na straży tej niepodległości, odrzucając zdecydowanie wszelkie zakusy zagranicy, na wtrącanie się do naszych spraw wewnętrznych i narzucanie nam swojej woli.

To ci sami ludzie, którzy w latach okupacji prowadzili nieubłaganą walkę z okupantem, a którzy dziś stoją u steru Polski Demokratycznej. To ludzie, którzy kandydują do Sejmu Ustawodawczego z ramienia Bloku Demokratycznego. Ludzie, którzy nie bali się przeprowadzić śmiało i radykalnie reformy społeczne. Ludzie, którzy przełamali nieuzasadnione uprzedzenia jakie w nas istniały w stosunku do Związku Radzieckiego i zawiązali trwały sojusz z tym najpotężniejszym naszym sąsiadem słowiańskim. Sojusz ten jest najlepszą rękojmią naszej niepodległości, rozkwitu gospodarczego, a więc i rozwoju lotnictwa polskiego. Czy to społeczeństwo polskie, a zwłaszcza młodzież polska rozumie, że siła naszego lotnictwa jest nierozerwalnie związana z siłą demokracji polskiej?

Wierzę, czuję i wiem, że rozumie!

Każdy Polak patriota, któremu nie obca jest sprawa silnej i niepodległej Polski i sprawa rozwoju polskiego lotnictwa wie, że droga, którą kroczy Blok Stronnictw Demokratycznych, jest i jego drogą, że jego miejsce przy urnie wyborczej jest wśród głosujących na listę numer 3.

SAMOLOT „SZPAK — 3"
którego prototyp już w najbliższym czasie opuści zakłady LWD



WCZORAJ A DZIŚ

1.870.000 km — 3.000.000 km

Kazimierz Goździewski, ppor.

Ciekawe, czy ktokolwiek z tej, wiele setek liczącej rzeszy pasażerów, którzy codziennie unoszą się w powietrze z lotniska okęckiego, ażeby przebyć szybko i bezpiecznie wielkie odległości samolotami P. L. L. „Lot" — czy ci ludzie zdają sobie sprawę z ogromu prac i trudu włożonego przez nieliczny personel tego przedsiębiorstwa? Czy potrafią ocenić co zostało już zrobione w tej dziedzinie na przestrzeni bez mała półtora roku od chwili wyzwolenia naszego kraju? Wiem, że każdy z Was orientuje się w przybliżeniu — lecz niestety tylko w przybliżeniu. Ażeby zdać sobię sprawę z całej olbrzymiej pracy i wysiłku w dziele odbudowy P. L. L. „Lot" — cofnijmy się nieco wstecz do marca 1945 roku, kiedy żołnierz polski razem z żołnierzem Armii Czerwonej prowadził na zachodnich granicach Rzeczypospolitej bohaterskie walki z najeźdźcą hitlerowskim i wbijał słupy graniczne na Odrze i Bałtyku.

W tym czasie przystąpiono w kraju do wznowienia Polskiej Komunikacji Lotniczej. Łatwo to powiedzieć: przystąpiono. Przed ludźmi, którzy rzucili tę śmiałą myśl, piętrzyło się tysiące trudności, od których zdawało się opadną im ręce, a szlachetny, twórczy zapał — zgaśnie.

Nie było wykwalifikowanego personelu, brakło urządzeń naziemnych, port lotniczy leżał w gruzach. Nie było ani jednego hangaru — i w końcu nie było samolotów.

Samoloty przedwojenne Polskich Linii Lotniczych „Lot" zostały wraz z całym personelem technicznym i fachowym ewakuowane w 1939 roku za granicę. Z całego olbrzymiego aparatu, tworzącego tę pożyteczną placówkę pozostało w kraju i przetrwało szczęśliwie okres okupacji zaledwie 20 osób, które natychmiast po wyzwoleniu zabrały się energicznie do pracy. Zaczęto urzędowanie w maleńkim pokoiku na Okęciu z wiarą i gorącym, długo hamowanym entuzjazmem postawienia całego aparatu na nogi.

W tym to pierwszym, iście pionierskim czasie zwrócono się o pomoc do wojska. I jak to zwykle bywa, armia nasza, walcząca na przedpolach Berlina, nie zawiodła i tym razem pokładanych w niej nadziei. Do dyspozycji nowopowstałych PLL. „Lot" przydzielono 10 wojskowych Douglasów, typu Li-2 pochodzących ze Związku Radzieckiego. Pierwszy krok został uczyniony. W dniu 30 marca 1945 roku, z leżącego w gruzach i ruinach lotniska na Okęciu wystartował pierwszy samolot PLL. „Lot", głosząc światu o sile i niezniszczalności naszego narodu. Bez żadnych, kompletnie żadnych urządzeń i łączności naziemnej. rozpoczęła się powojenna komunikacja lotnicza w Polsce.

* * *

Minęło 18 miesięcy. Skończyła się w międzyczasie wojna. I podczas gdy inne narody niezniszczone wojną zażywały w pełni owoców zwycięstwa, pracowaliśmy w pocie czoła, ażeby nadrobić, chociaż częściowo, chaos i zniszczenie kraju, pozostawione przez machinę wojenną.

Skutki tej pracy nie dały na siebie długo czekać. W ramach tej ogólnej z zapałem prowadzonej pracy nie zostały na uboczu i PLL „Lot". 18 miesięcy — jakiż to mały wycinek czasu! A jednak:

Obok rumowiska cegieł i spiętrzonych belek, obok poprzewracanych niszczycielską siłą hangarów — wznosi się, jak symbol nieugiętości i hartu woli nowy port lotniczy na Okęciu. Obok nowowybudowanych warsztatów remontowych drzemią w słońcu olbrzymie kolosy powietrzne. Rześki wiatr, ciągnący od lotniska, zwija na wysokim maszcie flagę PLL. „Lot". Na podjazdach i drogach startowych dudnią silniki startujących lub lądujących samolotów. Bez przerwy uwijają się w codziennym trudzie samochody, cysterny, auta warsztatowe, ciągniki — cała plejada aut. Na wygodnvch ławeczkch obok estetycznie utrzymanych kwietników i zieleńców wygrzewają się na słońcu beztroskie rzesze pasażerów, oczekujacych na odlot. Kogo tu nie ma. Są Anglicy, Amerykanie, Czesi, Jugosławianie, Szwedzi, Szwajcarzy, Polacy. Patrzą i podziwiają. Przyglądają się, jak to Polacy potrafią dać sobie radę — jak to małymi środkami tworzy się wielkie dzieła.

Z tyłu, obok podjazdu radują oko trzy rzędy srebrnych Douglasów w towarzystwie bliźniaczych, na kolor palonej kawy malowanych — Dakota. Jest ich już 32. Tak tętni życie na zewnątrz, ktoś powiedziałby na pokaz. Dobrze — zajrzyjmy w takim razie za kulisy, do „środka" tej wielkiej (już nie z dwudziestu

Za 10 minut start! Pasażerowie zajmują swoje miejsca.



osób jak na początku złożonej) maszynerii. 22 załogi samolotowe złożone z pilotów, obserwatorów, radiooperatorów, mechaników obsługuje PLL „Lot". Personel latający i obsługa naziemna, złożona z samych Polaków wyszkolonych przez wojsko, bądź przez PLL „Lot" — oto wysiłek na miarę iście amerykańską. Na początku nie było żadnych urządzeń naziemnych, obecnie w każdym porcie lotniczym jak w Szczecinie, Poznaniu, Wrocławiu, Gdańsku, Katowicach, Krakowie i Łodzi — PPL „Lot" posiadają własne urządzenia radiowe i własną obsługę „Meteo". 6 linii o długości 1986 km utrzymuje łączność w kraju.

Jeżeli interesuje kogoś jak wyglądają nasze połączenia lotnicze z zagranicą, to mogę powiedzieć, że latamy we wszystkich kierunkach i utrzymujemy kontakt ze Sztokholmem, Berlinem, Paryżem i Pragą, pokrywając odległość 3300 km. W regularnych lotach pasażerskich odwiedzają nas Szwedzi, Szwajcarzy, Czesi i Rosjanie, jak również Anglicy i Amerykanie. Jeżeli to jeszcze za mało, to powiem, że są już na ukończeniu przygotowania do otwarcia nowych portów lotniczych w Bydgoszczy, Rzeszowie, Lublinie, Białymstoku i Olsztynie, które lada dzień wznowią swą działalność. Tak wygląda w skrócie olbrzymia działalność PLL „Lot", zawarta w wąskich ramach 18 miesięcy. Na zakończenie chciałbym dorzucić Czytelnikowi jeszcze kilka cyfr ilustrujących działalność PLL „Lot":

W miesiącu lipcu 1946 roku samoloty „Lot" przebyły w kraju 147500 km, a za granicą — 188500 km, w sumie 336000 km, przewożąc 18800 pasażerów i 85000 kg bagażu i towarów. Wyraża się to sumą 5,5 miliona pasażero-kilometrów. Regularność lotów wynosi 99,5 proc. Przedwojenne linie lotnicze „Lot" w miesiącu lipcu 1937 roku przebyły 210840 km, podczas gdy obecnie w tym samym miesiącu — 336000 km. Jeżeli chodzi o regularność wykonywanych lotów, to była ona taka sama jak obecnie, z tą tylko różnicą, że przed wojną urządzenia naziemne PLL „Lot" były bardziej kompletne i posiadały bardziej doświadczony personel. Na uwagę zasługuje także fakt, że o ile w miesiącu lipcu 1937 r. przewieziono na tych liniach zaledwie 3700 pasażerów, to obecnie — 18800. „Żywotność" naszych nowopowstałych linii wzrosła zatem o 500 proc. To samo można powiedzieć, o długości przebytych tras. Podczas gdy w 1937 r. samoloty „Lotu" przeleciały 1870000 km, to obecnie zwyżka wynosi przeszło 200 proc., czyli wyraża się sumą ponad 3 milionów przebytych w powietrzu kilometrów.

I jeszcze maleńka dygresja. Wyniki przedwojennych PLL „Lot" osiągnięte zostały w normalnych warunkach, jako punkt szczytowy 10-cio letniej drogi rozwoju — podczas, gdy obecnie rekordowe osiągi możemy z dumą zanotować po zaledwie półtora roku ciężkiej i znojnej pracy, rozpoczętej dosłownie „z niczego".

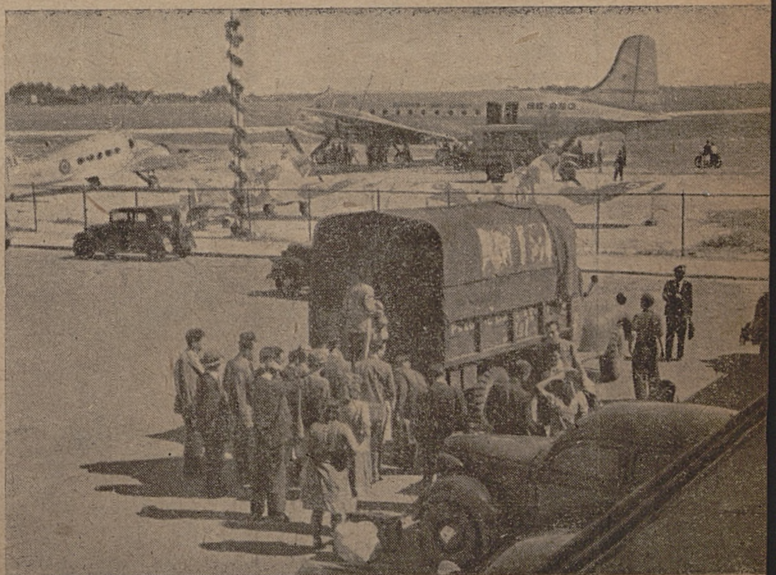
Przez półtora roku podciągnęliśmy się do stanu przedwojennego, a nawet przekroczyliśmy go kilkakrotnie, nie dając się zdystansować innym narodom, które od wielu lat pracują, przy pomocy olbrzymich środków pieniężnych nad rozwojem swojej komunikacji lotniczej. Możemy z dumą powiedzieć, że stoimy z nimi na jednym poziomie. To cieszy i napawa spokojem na przyszłość tym bardziej, że możliwości dalszego rozwoju są ogromne.



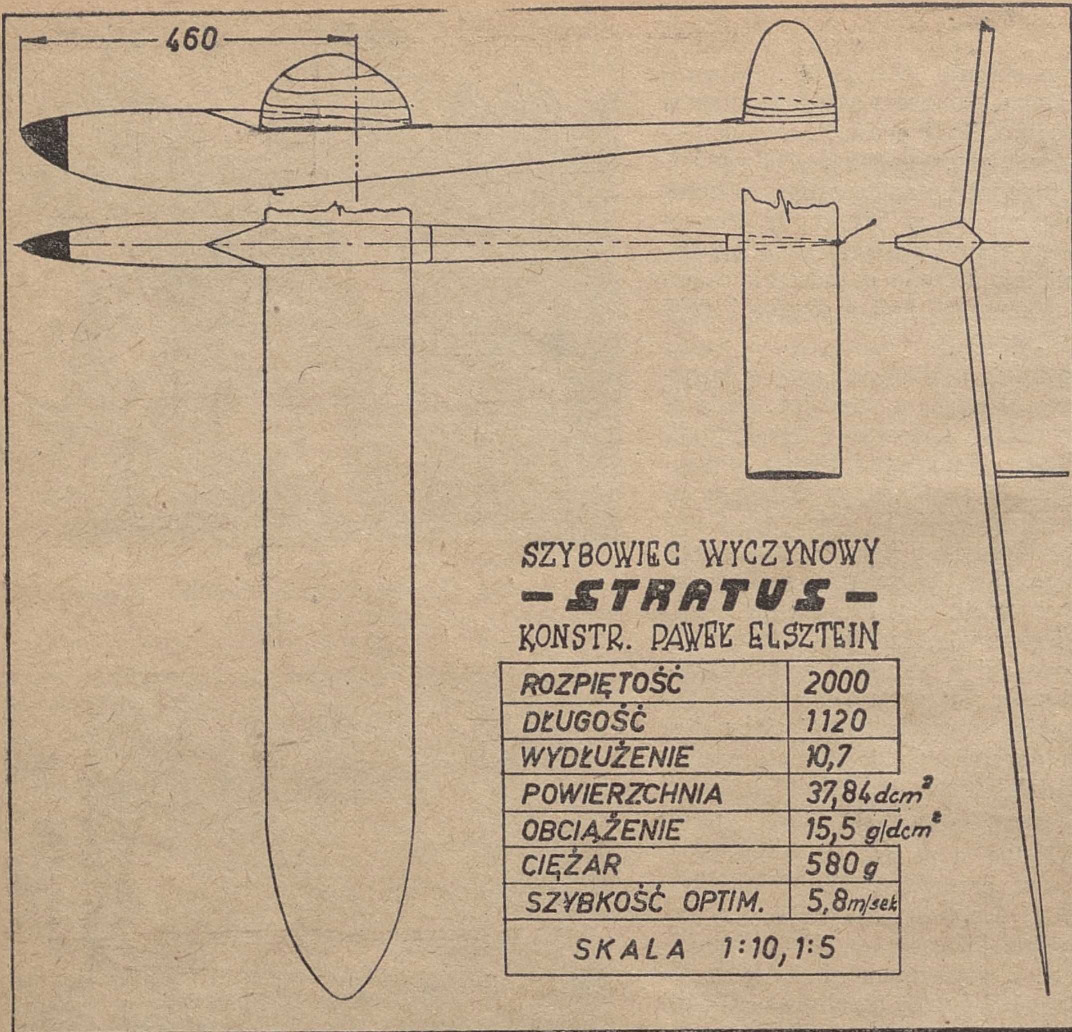
Podróż samolotem jest wygodna...



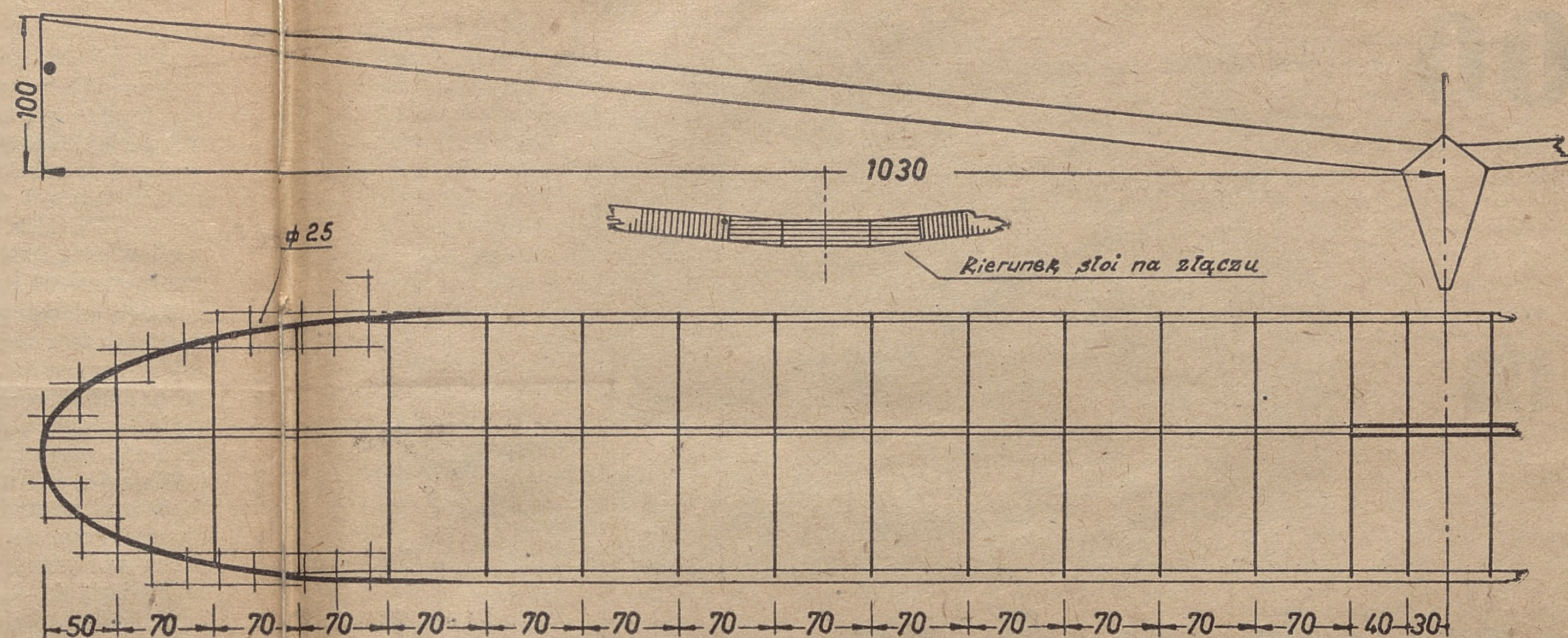
Przyleciał samolot z Pragi

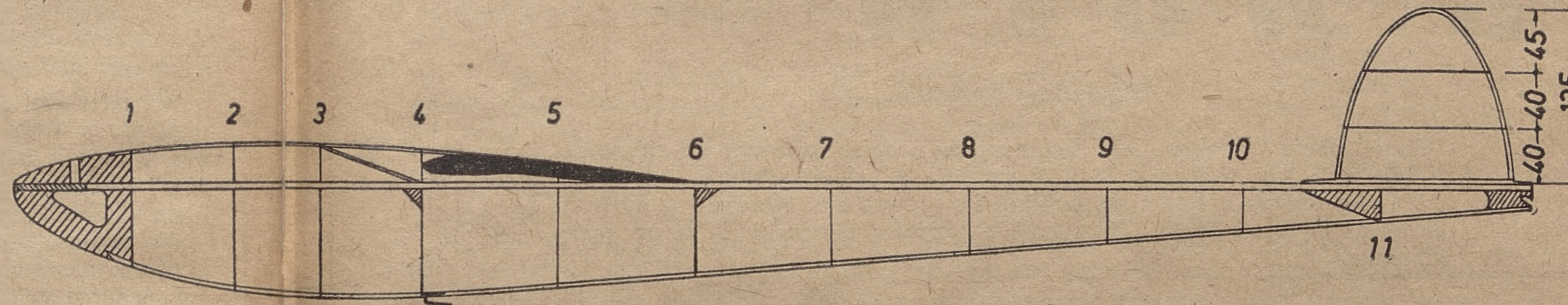


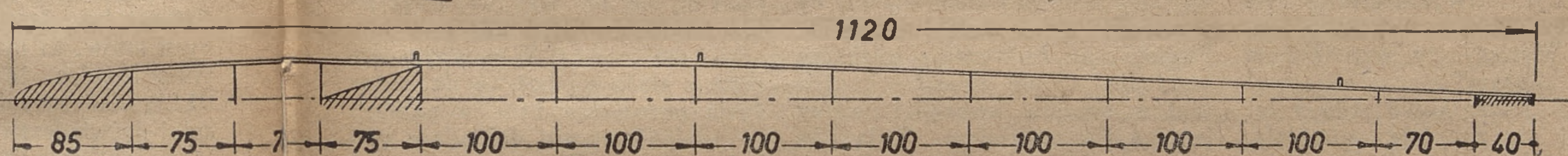
Samochody odwożą pasażerów do miasta.

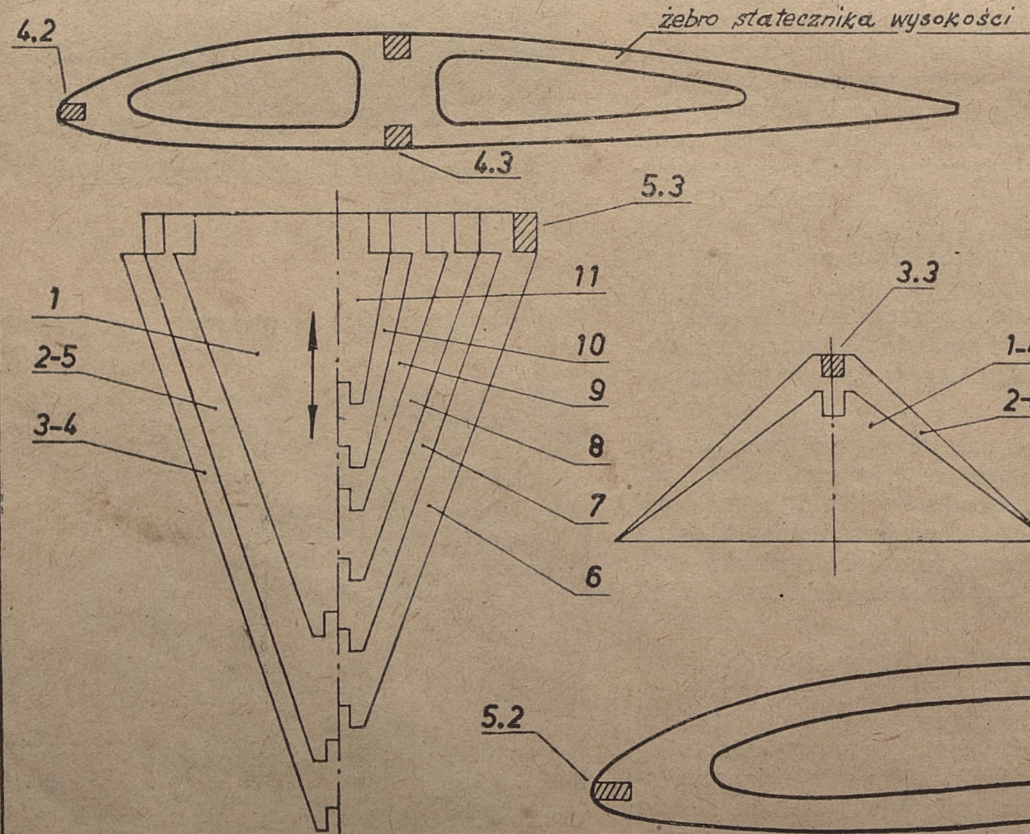


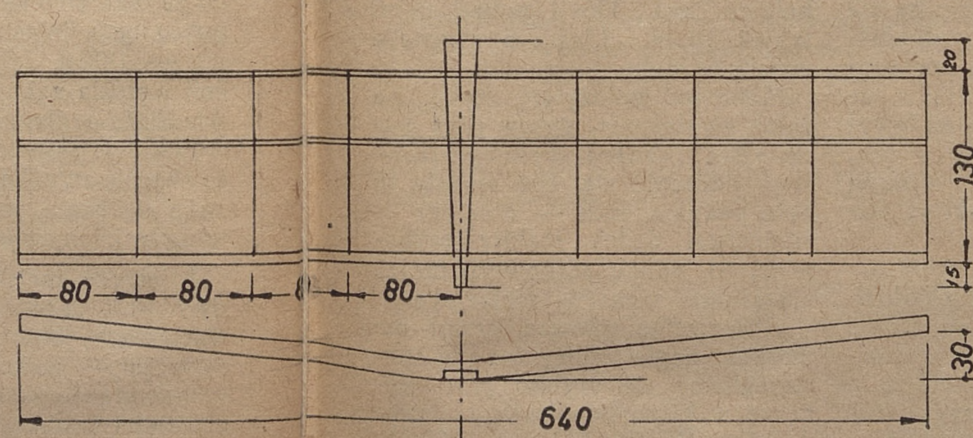
ROZPIĘTOŚĆ	2000
DŁUGOŚĆ	1120
WYDŁUŻENIE	10,7
POWIERZCHNIA	37,84 dcm²
OBCIĄŻENIE	15,5 g/dcm²
CIĘŻAR	580 g
SZYBKOŚĆ OPTIM.	5,8 m/sek
SKALA 1:10, 1:5	

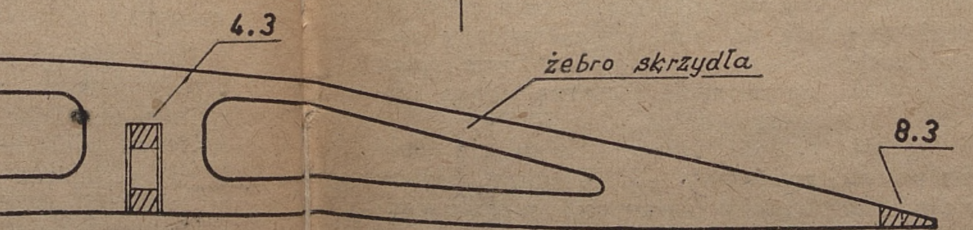


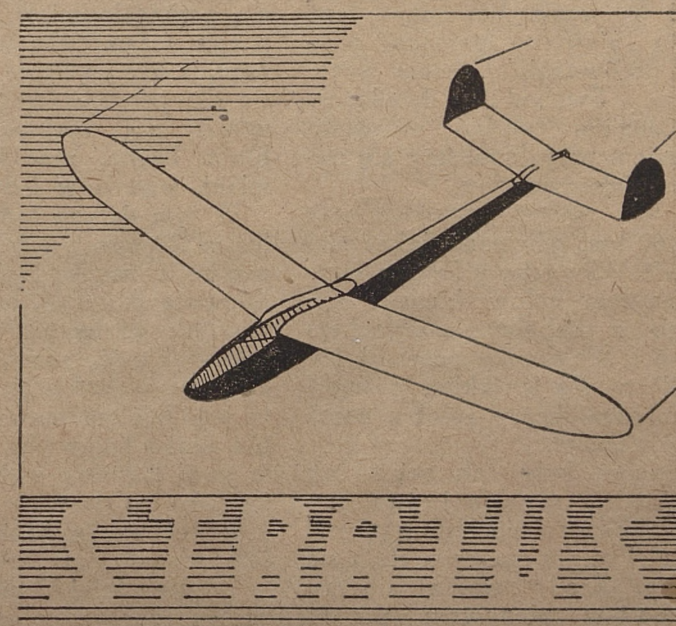






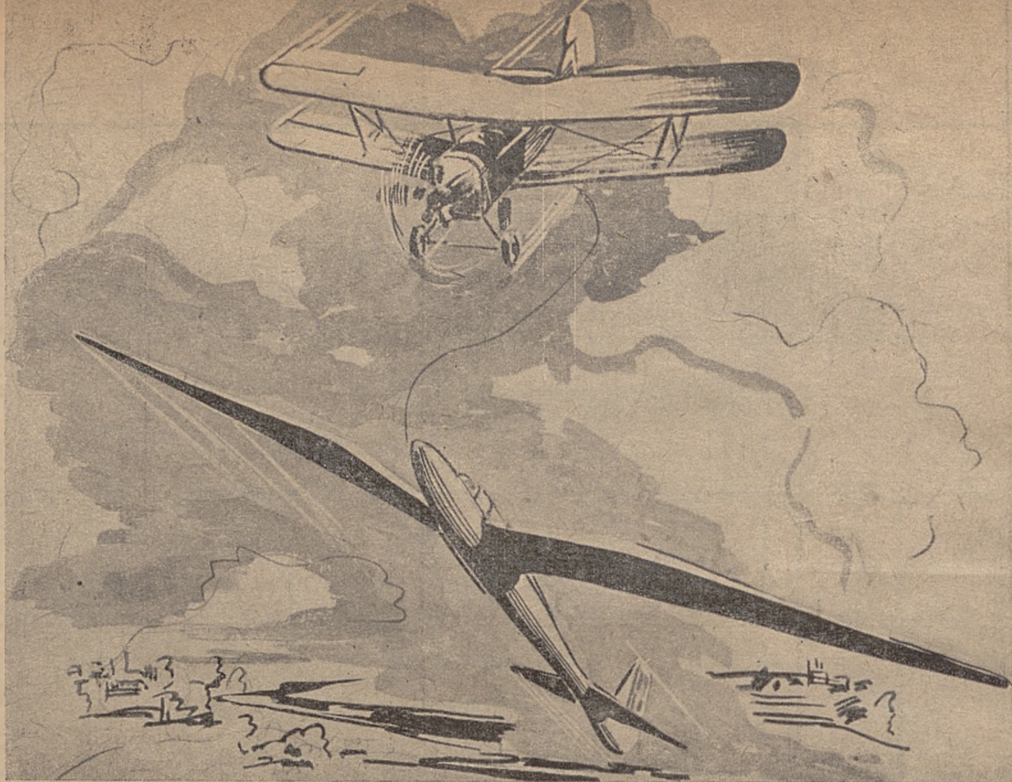






Modelarze, to przyszli konstruktorzy samolotów!

600 km



na holu

Władysław Karwacki.

Opowiadanie niniejsze jest fragmentem z opisu przelotu na szybowcu „Żuraw", jaki wykonali 11 i 12 sierpnia piloci Aeroklubu Łódzkiego.

Trasa wiodła z Łodzi do Lublina i z powrotem. Maszynę motorową pilotował Ryszard Szulc, „Żurawia" — Józef Zieleziński i autor opowiadania. (red.).

Start był niezwykle ciężki. Tym razem ja siedziałem za sterami maszyny. Wytrzęsiony wczorajszym kiblem, „Żuraw" opornie reagował na stery. Początkowo jednak lot odbywał się zupełnie normalnie. Nie znaczyło to jednak, by powietrze było spokojne, owszem, rzucało i to wcale porządnie, lecz była to „niewinna igraszka" wiatru w porównaniu z dniem wczorajszym. Swobodnie dzieliliśmy się z Józiem swoimi uwagami. Z zajęciem przyglądaliśmy się mijanym miejscowościom.

W ten sposób przelecieliśmy około 60 km, gdy nagle jakaś niesamowita siła, niby piórkiem targnęła naszym holownikiem i cisnęła go z diabelnym rozmachem w górę. W chwilę potem i my znaleźliśmy się w jakimś potwornym młyńcu, który robił z nami, co tylko chciał.

Szarpania były tak ostre, tak niesamowicie szybkie i gwałtowne, że nie sposób je było parować sterami. Zresztą maszyna stała się nieczuła. Kiedy waliła się na skrzydło w pionowym prawie ślizgu, nic nie pomagała dana cała kontra. Musiałem biernie czekać na jakiś inny podmuch wiatru, by przewalił ją na drugie skrzydło. Patrząc na holownik, mieliśmy wrażenie, że się zbiesił. Takich rzutów, skoków, kwargli i zwisów jeszcze nie widziałem. Całą siłą woli powstrzymywałem się, by nie pociągnąć za zwalniacz. Wydatnie pomagało mi w tym postanowieniu i samo ukształtowanie terenu, który wybitnie nie nadawał się dla przymusowego lądowania, nawet dla szybowca. Wokoło błota, bagna, moc krzaków, kamieni, wąwozów i dziur.

W tym dzikim tańcu lecieliśmy już ze 20 nimut, gdy nagle holownik nasz zamienił się w balon. Zupełnie pionowo, prawie w miejscu, jak gdyby nagle stracił całą swą szybkość, zaczął wznosić się do góry. By módz podążyć za nim na jego poziom, mowy być nie mogło. Linka holownika nagle straciła swój łagodnie wybrzuszony łuk i ciężko zwisła w dół.

By znowu ją naprężyć zacząłem odchodzić w bok, by potem w odpowiedniej chwili ustawić się znowu za samolotem, sparować gwałtowne szarpnięcie i już na naciągniętej wyjść nad samolot. Nie udał mi się ten manewr, gdyż jakiś młyniec pchnął nas pod maszynę motorowca. W pewnym momencie stało się coś, co do końca życia pozostanie nam w pamięci — znaleźliśmy się dokładnie pod holownikiem. Tkwił ponad nami jakieś 70 m. Lina prostopadle zwisła w dół.

Mimowoli położyłem rękę na gałce zwalniacza, gotów przy najmniejszej oznace niebezpieczeństwa odczepić się. Nie wesoła to była decyzja, lecz — niestety — konieczna. Jeden rozbity szybowiec, to jednak stanowczo mniej, niż rozbita maszyna motorowa.

Obserwując wiszącą przed nami linę, nagle z niepokojem spostrzegliśmy, że szybko przesunęła się w kierunku naszego lewego skrzydła i z hukiem położyła się na nim. Błyskawiczny rzut oka na Szulca pokazał nam leżącą na skrzydle maszynę, idącą ślizgiem w dół.

Ilość leżącej na płacie linki zwiększała się. Przykry chrobot, trącej o płótno stali, niemile wiercił słuch.

Oceniając położenie jej na skrzydle, na chwilę otwarłem kla-

py. Nie omyliłem się. Gwałtowne zahamowanie lotu naszego Żurawia ściągnęło ją ze skrzydła. Uważnie przyglądałem się malejącemu gwałtownie wybrzuszeniu i na sekundę przed szarpnięciem klapy zamknąłem. Pikując, pogoniłem linkę i możliwie miękko wybrałem.

Pomimo wszystko szarpnięcie było tak gwałtowne, że wbiło nas prawie w oparcia. Szybowiec zmienił lot z poziomego na zupełnie pionowy. Ujrzeliśmy dokładnie nad sobą ciemny kadłub holownika i swoje nogi. Jechaliśmy w górę jak windą. Całą siłą trzymałem oddany od siebie, aż do oporu drążek, nie popuszczając go ani na chwilę, a jednocześnie drugą rękę mając na zwalniaczu.

Zaczęliśmy wychodzić. Coraz mniejsza stawała się różnica wysokości. Jeszcze parę gwałtownych podrzutów i wyszliśmy na poziom.

Czegoś podobnego jeszcze nigdy nie przeżyłem. Odetchnęliśmy, chociaż kibel trwał z niezmniejszoną siłą. Podczas tej naszej pionowej jazdy, kiedy wzrok był wbity w niebo, okazało się, że znaleźliśmy się na skraju rozległego stratusa. Krawędź jego była silnie poszarpana i kazała przypuszczać, że właśnie tu może harcować powietrze z prawdziwie kawalerską fantazją, a jednak...

Po kilku minutach rzucanie ustało. Wylecieliśmy na wolny od chmur lazur nieba. Niestety, rozciągająca się przed nami nowa, mleczno - szara chmura, kazała nam przypuszczać, że radość nasza będzie krótka.

Do Dęblina było jeszcze 30 km. Byliśmy zdecydowani tam siadać. W międzyczasie uwagę naszą przykuły, wyrastające dosłownie wprost z ziemi (domyślaliśmy się, że to nad Wisłą), trzy gęste białe chmury, które zawaliły całkowicie część widnokręgu. Szerokie u podstawy, ostre u szczytów, wywołały moc komentarzy i domysłów u Józia, który, znając się nieco na meteorologii, napróżno silił się odtworzyć przyczyny i genezę ich powstania. Piękny to był widok, lecz przez swą niezwykłość jednocześnie i groźny.

Nie mieliśmy jednak czasu na dłuższe przyglądanie się temu rzadkiemu zjawisku. Ręce, trzymające drążek, bolały niemożliwie.

Wreszcie Dęblin! Przed nami duży czworokąt lotniska, poprzerzynany białymi wstęgami betonu, obramowany poczerniałymi szkieletami hangarów. Odetchnęliśmy. Nareszcie. Tu lądujemy.

Nagle, zupełnie niespodziewanie, spadł na nas nowy huragan ciosów, ciskań i podmuchów, jeszcze gwałtowniejszy i dzikszy niż poprzednie. Pod wpływem furii podstępnego ataku straciłem panowanie nad maszyną. Na odczepienie się było jeszcze za wcześnie, gdyż do lotniska było za daleko.

W pewnym momencie maszyna motorowa znikła nam zupełnie z pola widzenia. Poczuliśmy gwałtowny wstrząs i „Żuraw", jak spięty ostrogą rasowy koń, ostro skoczył do góry. Gdzieś spod skrzydła wypłynął Szulc.

Zrozumieliśmy. Pięciomilimetrowa linka, wytrzymująca naprężenie 1200 kg, pękła, jak papierowy sznurek. Tańczyliśmy w powietrzu już sami. I obserwując nasz swobodny lot, w który włożyć musiałem całą swą umiejętność pilotażu, by nie dać się wytrącić z równowagi, jak i Szulca, który leciał przed nami, nie mogliśmy właściwie zrozumieć, jakim sposobem dolecieliśmy aż tutaj. O 8-mej dotknęliśmy kołami trawy dęblińskiego lotniska.

Wieczorem, już po ciemku lądowaliśmy w Łodzi, na Dąbrówce, sześciusetkilometrowy lot mieliśmy już za sobą.

Przelot na holu, przedstawiony w powyższym fragmencie, wykonany został rzeczywiście w niezwykle ciężkich warunkach atmosferycznych i przyznać trzeba, że piloci wykazali dużo zręczności i zimnej krwi.

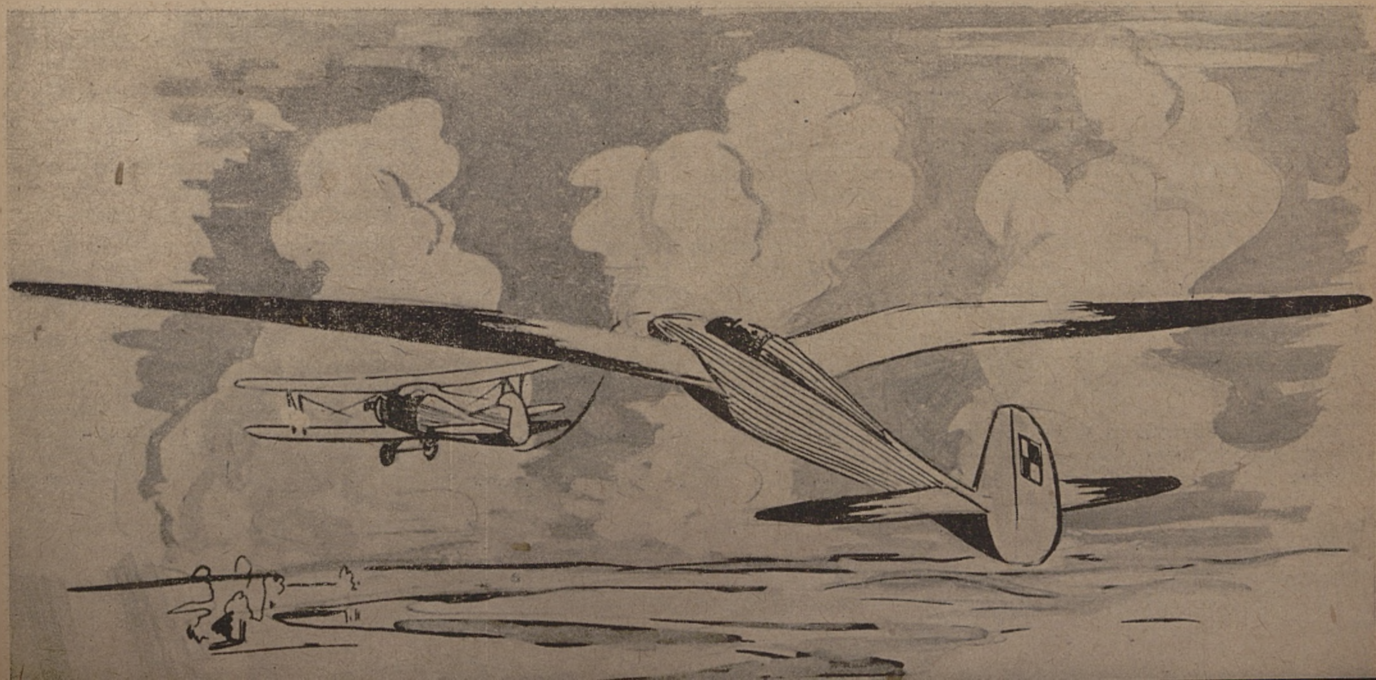
Niemniej jednak, ze względów zasadniczych, przelotów dokonywanych w podobnych warunkach pochwalić nie możemy. Było to bowiem lekkomyślnym igraniem ze śmiercią i narażaniem cennego sprzętu.

Przelot wyżej opisany miał na celu jedynie transport szybowca z Łodzi do Lublina i z powrotem. Nie był zatem w żadnym wypadku przewidziany ani jako lot doświadczalny, ani wyczynowy.

Powyższy opis powinien być przestrogą dla tych, którzyby w przyszłości chcieli latać na holu dla transportu szybowca w godzinach największego nasilenia termiki. Lot na holu przy silnej termice jest bardzo trudny i niebezpieczny i nie należy go wykonywać bez wyraźnej potrzeby.

Przelot z Lublina do Łodzi, zakończony lądowaniem o zmierzchu na lotnisku docelowym, można było rozpocząć w godzinach późno-popołudniowych. Obeszłoby się bez karkołomnych „kwargli" i „cudów".

Jedynie Redakcja Czasopism Lotniczych nie otrzymałaby powyższego opisu i nie miałaby okazji wykorzystania go dla przestrogi przyszłych szybowników wyczynowych.



„STRATUS" wyczynowy model szybowca

Model szybowca „Stratus" jest przedstawicielem modeli lekkich — na termikę. Małe obciążenie jednostkowe w stosunku do dużej rospiętości, oraz specjalnie dobrany profil, dają w rezultacie małą szybkość opadania.

Do statecznika wysokości zastosowano profil nośny.

Dla zmniejszenia możliwości uszkodzenia skrzydeł i stateczników, zamocowano je elastycznie.

Skrzydło wykonano jako niedzielone, które jednak może być zawsze przebudowane na dzielone.

Do holowania „Stratusa" używamy 100 m. długości holu.

Czas lotu z takiego holu powinien wynosić 7 minut w warunkach równowagi chwiejnej. Dzięki swojej dużej rozpiętości model ten lekko „winduje" się na holu, niosąc z łatwością ciężar linki i osiągając maksymalną wysokość.

Mimo iż „Stratus" nie jest zbytnio stateczny kierunkowo, na szybkości w czasie holowania doskonale zachowuje kierunek.

Wszystkie wymiary, konieczne do wykreślenia rysunku wykonawczego w skali 1:1 podane są na planie.

Dla ułatwienia rysunku eliptycznego obrysu płata powiększamy kształt ten, posługując się kratką, jak na planie, o bokach 25 mm.

Łuki najlepiej wykonać naturalnie z bambusu, ale kto go nie posiada może śmiało wykonać je z drutu aluminiowego, lub z cienkich listewek sosnowych wygiętych na szablonie i później sklejonych.

Cały model pokrywamy mocnym papierem pakowym, lakierując całość nitrocelulozą najlepiej w kolorze czerwonym, a to ze względu na dobrą widzialność modelu.

Przy oblatywaniu należy zwrócić uwagę, aby środek ciężkości znajdował się dokładnie w podanej odległości, t. j. 460 mm, licząc od przodu kadłuba. Kąt natarcia skrzydła wynosi + 3°, a statecznika 0°.

Dobierając doświadczalnie najkorzystniejszy kąt montażowy możemy poprawić częściowo finesse naszego modelu.

P. E.

Z KRAJU

W CZĘSTOCHOWIE

Dzięki inicjatywie Departamentu Lotnictwa Cywilnego, powstał w Częstochowie Ośrodek Szkolny Szybownictwa, mający na celu szkolenie zdolnej, zdrowej i chętnej młodzieży na pilotów szybowcowych.

Nowo powstały Ośrodek cieszy się wielkim zainteresowaniem szerokich mas młodzieży i społeczeństwa miasta Częstochowy i okolicy.

Szybowisko zostało urządzone na dogodnej do latania górze „Osona", położonej w odległości 6 km na północny-wschód od Częstochowy.

Na szybowisku „Osona" wykończono nowowybudowany hangar. Praca przy doprowadzeniu linii elektrycznej do szybowiska dobiega końca. Budowa budynku mieszkalnego dla uczniów - pilotów jest w pełnym toku. Rozpoczęto również wiercenie studni. Projektuje się również budowę drogi, która połączy szybowisko „Osona" z lotniskiem Kucelin i Częstochową. Droga ta nietylko usprawni szkolenie przez warunki dobrej łączności, ale również będzie miała duże znaczenie gospodarcze dla okolicy.

W najbliższym czasie rozpocznie się budowę budynku administracyjnego oraz budynków gospodarczych.

Po zrealizowaniu wyżej wymienionych prac, Ośrodek będzie posiadał nie tylko duże możliwości szkolenia, ale również będzie miał możność stworzenia warunków dla uczniów - pilotów, w których zabezpieczone będzie ich zdrowie, a miesięczny okres szkolenia będzie zarazem wypoczynkiem na świeżym powietrzu.

Ośrodek posiada znaczną ilość sprzętu lotniczego, w czym 19 szybowców szkolnych — różnych typów.

Pierwszy kurs pilotażu szybowcowego rozpoczął się w dniu 7-ym kwietnia 1946 roku i mimo trudności organizacyjnych z jakimi borykał się Ośrodek, wyszkolono znaczną grupę uczniów - pilotów. Na ogólny stan 83 uczestników, 24-ch ukończyło kurs p-kat. „A" oraz 45-ciu p-kat. „B".

Szkolenie odbywało się przy pomocy lin gumowych, oraz wyciągarki mechanicznej.

B. C.

MODELARZE TORUŃSCY PRZY PRACY

O żywym zainteresowaniu lotnictwem, jakie z radością obserwujemy wśród szerokich rzesz młodzieży pomorskiej, świadczy najlepiej frekwencja w modelarniach.

Jedną z takich modelarni, która bezsprzecznie wybija się na czoło, jest ośrodek przy Aeroklubie Pomorskim w Toruniu, mieszczący się przy ul. Kosynierów nr. 7. Do wzorowo urządzonej pracowni, uczęszcza grupowo w godzinach przedpołudniowych i wieczornych ponad 250 modelarzy. Pracownię tę uruchomiono przed rokiem pod kierownictwem instruktora A. Komuńskiego.

Młodzi lotnicy poświęcają kilka godzin tygodniowo precyzyjnej pracy — budowie modeli, uzyskując w ten sposób praktykę warsztatową. W modelarni toruńskiej przepracowano ponad 2.000 godzin, wykonano 102 modele, w tym 68 modeli beleczkowych, 21 modeli kadłubowych, 13 modeli wyczynowych, 3 modele redukcyjno - specjalne oraz bezogonowce. Obecnie młodzi modelarze wykańczają 39 modeli konstrukcji najprostszej. W dni pogodne na lotnisku aeroklubu przeprowadza się loty próbne. M. inn. osiągnięto w Toruniu dobry wynik lotu, który trwał 8 minut i 16 sekund. Model przeleciał przytem trasę 7 i pół km.

Na ogólno - polskich zawodach modeli latających w Warszawie, toruńczycy zdobyli pierwsze i drugie miejsce oraz kilka cennych nagród. Na zawodach wojewódzkich w Fordonie, ekipa toruńska w składzie 20 modelarzy uzyskała siedem czołowych nagród.

Obecnie kierownictwo modelarni oraz bardziej zaawansowani modelarze opracowują plany modeli konstrukcji własnej, tak szybowców jak i o napędzie gumowym, silnikowym oraz reakcyjno - odrzutowych.

Mimo dużych trudności natury finansowej, modelarnia Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu zorganizowała filię w Chełmży i Ciechocinku.

Z dniem 29.XII. ub. r. rozpoczął się w Toruniu 40-godzinny teoretyczny kurs dla modelarzy.

H. Jankowski

SEKCJA SZYBOWCOWA STUDENTÓW UNIWERSYTETU IM. M. KOPERNIKA W TORUNIU

W październiku 1946 r. powstała przy AZS w Toruniu samodzielna Sekcja Szybowcowa, której członkami są wyłącznie studenci Uniwersytetu Mikołaja Kopernika.

Dzięki poparciu władz uniwersyteckich i Aeroklubu Pomorskiego, sekcja rozwinęła ożywioną działalność. W chwili obecnej skupia ona 45 członków, w tym 12-tu wyszkolonych pilotów: 2-ch w kategorii A, 7-miu w kategorii B, 2-ch w kategorii C i 1 w kategorii D. Zarząd Aeroklubu Pomorskiego oddał do użytku sekcji jeden szybowiec szkolny typu SG 38 i jeden szybowiec zaprawowy typu „Grunau - Baby".

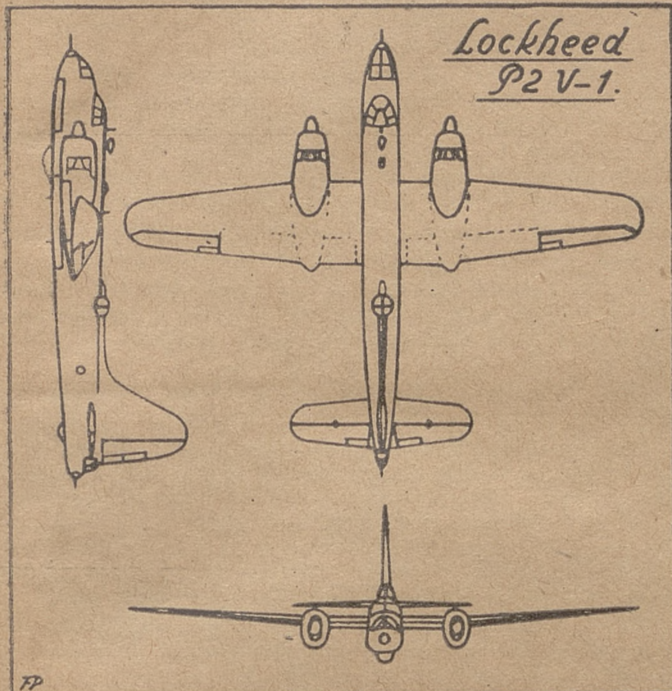
Loty szkolne i treningowe za wyciągarką odbywały się dwa razy w tygodniu na miejscowym lotnisku. W październiku i listopadzie wykonano 25 lotów szkolnych i 67 treningowych. Od dn. 26 listopada członkowie sekcji uczestniczą w teoretycznych kursach pilotażu szybowcowego, motorowego i nawigatorów. Kursy te prowadzi życzliwy sekcji Aeroklub Pomorski.

Studenci biorą czynny udział w życiu organizacyjnym A. Pom. 4-ch studentów wchodzi w skład zarządu Areoklubu Toruńskiego.

Sekcja prowadzi wśród młodzieży akademickiej UMK szeroko zakrojoną akcję propagandową. Zorganizowano z dobrowolnych darów bibliotecźkę lotniczą oraz czytelnię. Sekcja kompletuje ze swoich szczupłych funduszów ekwipunki lotnicze.

Uczestnicy teoretycznego kursu szybowcowego odbędą w przyszłym roku praktyczne przeszkolenie w Ćwiczebnym Ośrodku Szybownictwa przy Aeroklubie Pomorskim w Toruniu. Zaawansowani piloci wyjadą na treningi do szkół szybowcowych wyższego stopnia. Absolwenci teoretycznego kursu motorowego i nawigacji wyjadą do Ligotki.

H. J.



NOWE SAMOLOTY MARYNARKI ST. ZJEDNOCZONYCH

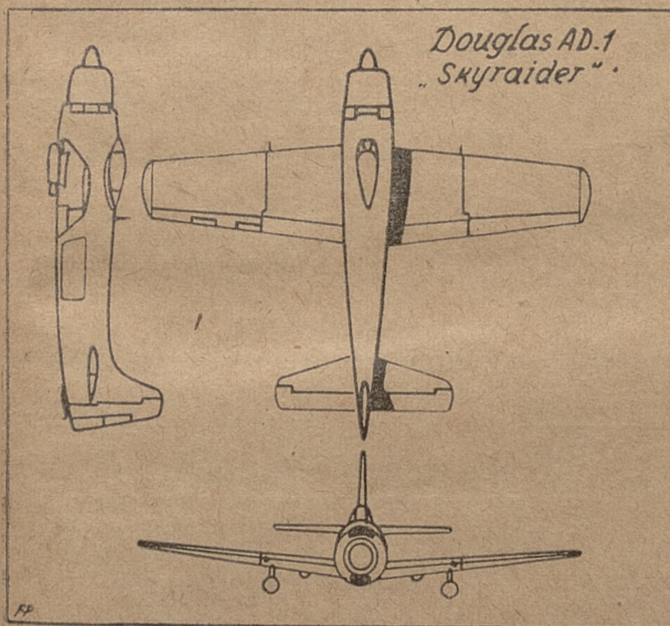
Jednym z nowych amerykańskich samolotów bojowycw jest dwusilnikowy Lockheed P2 V-1, projektowany specjalnie na zamówienie dowództwa marynarki St. Zjednoczonych. Samolot ten, skonstruowany w ostatnich miesiącach ubiegłej wojny w zakładach Lockheed Aircraft Co. w Kalifornii jest ostatnim słowem techniki, wśród samolotów bombowych i patrolujących marynarki.

Typ ten, stosunkowo niedawno przyjęty jako seryjny, pobił ostatnio rekord światowy lotu na odległość bez lądowania, przebywając odległość ponad 18.000 km, kasując poprzedni rekord należący do samolotu Boeing B-29.

Lockheed P2 V-1 jest średniopłatem konstrukcji całkowicie metalowej, wyposażonym w dwa silniki gwiaździste Wright Duplex Cyclone R-3350-8 o mocy 2300 KM—każdy. Stanowiska strzeleckie umieszczone są na przodzie, u góry w kadłubie, oraz w tyle za usterzeniem. Podwozie trójkołowe. Załoga 7 ludzi. Na pokładzie pełna instalacja radarowa, automatyczny pilot oraz instalacja do wykonywania ślepych lotów. Dane samolotu Lockheed P2 V-1 typu seryjnego:

Rozpiętość — 30.479 m
Długość — 23.011 m
Wysokość — 8.559 m
Pow. nośna — 92.897 m²
Ciężar własny — 14.942 kg
Ciężar całkowity — 26.308 kg
Szybkość max. — 485 km/godz
Szybkość lądowania — 126 km/godz
Zasięg — 8 645 km
Pułap — 7.100 m
Długość rozbiegu — 427 m
Uzbrojenie: 6 działek 20 mm na przodzie
2 k. m. obrotowe 12 mm
2 k. m. obrotowe w tyle
16 rakiet (po 8 pod płatami).

Ze względu na zadanie, poza tym na pokładzie jest przewidziany jeden z kompletów bomb.
2 torpedy po 989 kg lub
16 bomb po 227 kg lub
8 bomb po 453 kg lub
4 bomby po 907 kg.



Następnym nowym pokładowym samolotem marynarki jest Douglas AD-1 „Skyraider", oznaczony jako BT2 D-1. Budowany jest on jako jednomiejscowy pokładowy bombowiec nurkujący. Konstrukcja, jak zresztą wszystkich samolotów zakładów Douglas'a, metalowa. Podwozie normalne, dwukołowe. Płaty składane do góry. Uzbrojenie składa się z 2 karabinów maszynowych 12 mm, oraz 2 bomb o wadze 907 kg każda, które są zawieszone pod płatami przy kadłubie. Samolot ten, wyposażony jest w silnik Wright Cyclone R-3350-24 o mocy 2100 KM.

Rozpiętość — 15.245 m
Długość — 11.970 m
Wysokość — 4.830 m
Pow. nośna — 37.19 m
Ciężar całkowity — 7310 kg
Szybkość max. — 550 km/godz
Pułap — 7600 m

F. P.

NOWY STEROWIEC

Pod Moskwą ukończono przed kilkoma dniami budowę pierwszego powojennego, komunikacyjnego sterowca radzieckiego „Patriota".

Posiada on, dwa silniki po 170 KM każdy. Przewiduje się, że będzie rozwijał szybkość średnio 100 km/godz. Długość statku wynosi 33,6 m, a wysokość 14,5 m. Będzie on zabierał 10 — 12 pasażerów i stanowi szybki i tani środek komunikacji.

MOTOSZYBOWIEC CZESKI

W Czechosłowacji znajduje się w końcowym stadium budowy prototyp motoszybowca Humpolec II o układzie polskiego, przedwojennego ITS-8 (śmigło pchające nad skrzydłem, ogon na dwóch belkach, wystających ze skrzydła, płoza i kółka).

I RADAR CZASEM „ŚLEPY".

Marynarka i lotnictwo angielskie odbyły niedawno manewry, których celem było praktyczne wyszkolenie załóg statków bojowych w posługiwaniu się radarem dla obrony przeciwlotniczej. Tymczasem — o zgrozo! — samoloty Beaufighter dwukrotnie zdołały zajść niespodziewanie nad statek „Król Jerzy V" o wyporności 35.000 ton i zaatakować go rakietami z wysokości zaledwie 16 m.

A więc i tak rozreklamowany radar daleki jest jeszcze od doskonałości. W rzeczywistej wojnie tak umiejętne wykorzystanie martwej strefy radaru przez przeciwnika (manewry odbywały się nocą przy złej widzialności, więc samoloty zbliżające się lotem koszącym nie mogły być zauważone inną drogą), musiałoby się smutnie skończyć dla wspaniałego statku Jego Królewskiej Mości.

SZYBOWNICY SZWEDCY

W Szwecji w skład niezbędnego wyposażenia szybownika na przelocie wchodzi napompowana powietrzem kamizelka pływacka. Często bowiem powierzchnia wody w krainie jezior i lasów stanowi jedyne lądowisko.

SIŁA PRZYZWYCZAJENIA

Słynne „Halifax'y" niemało wywiozły przysłowiowych „gruszek" nad Niemcy w czasie wojny. Po wojnie, już u nowych właścicieli — w firmach transportowych nie zmieniły swego upodobania. Sześć z nich przewozi z Algeru do Londynu wprawdzie nie „gruszki", ale owoce i orzechy. Nowi właściciele potwierdzają zdanie poprzednich — „Halifax'y" nadają się doskonale do wożenia wszelkich owoców.



Ob. Borowski Zygmunt — Skierniewice. Bardzo nam przykro, że zdarzył się taki wypadek. Co do wysłania kompletu — niestety nie możemy przyjąć ratalnej wpłaty. Przysługuje Wam natomiast prenumerata ulgowa. Przyślijcie nam na próbę jakieś rysunki. Spróbujcie narysować ilustracje do nowelki „Jak Nr 6" z Nr 19 „SiM".

Ob. Kamiński Franciszek — Rybnik. Liga Lotnicza, która powstaje na miejsce dawnej L.O.P.P., nie posiada jeszcze swoich placówek w terenie. W Katowicach istnieje Oddział Lotnictwa Cywilnego przy Urzędzie Wojewódzkim oraz Aeroklub, którego siedziba mieści się przy ulicy Młyńskiej 22.

Ob. Lange Roman — Chorzów. Pierwszym warunkiem do odbycia kursu mechaników w Ligotce Dolnej jest przynależność do Aeroklubu. Adres Aeroklubu Katowickiego podajemy w odpowiedzi dla ob. Kamińskiego. Tam też udzielą Wam wszelkich informacji.

Ob. Manelski Cezary — Rypin. Uważamy, że powinniście ukończyć liceum matemat.-fizyczne i zdać maturę. Za życzenia dziękujemy.

Ob. Tyborski Stefan — Nowy Targ. Najbardziej odpowiednie jest liceum mechaniczno - lotnicze, wzgl. matemat.-fizyczne. Ameryka wytwarza silniki odrzutowe w zakładach General-Electrics, Westinghouse i inn. Konstruktor silników może wyspecjalizować się w dziedzinie silników odrzutowych. Za wyrazy uznania dziękujemy.

O.M. TUR — Michałów — ob. W. Bylewski. Nie posiadamy niestety potrzebnych podręczników. Radzimy zwrócić się do Koła Lotniczego Stud. Akad. Górn. w Krakowie (ul. Straszewskiego 28), które wydało skrypt dla teoretycznego kursu szybowcowego.

Ob. Piotrowski Edward — Rogi pow. Krosno. Na razie nie ma jeszcze odpowiednich podręczników. Zwróćcie się do Aeroklubu w Krośnie. Kandydaci winni przejść badanie lotniczo - lekarskie.

Ob. Kowalski Kazimierz — Złotniki. Zwróćcie się do autora artykułu pt. „Elektryczne przyrządy pokładowe" („Skrzydlata Polska"), kpt. E. Nagielberga (Boernerowo k/Warszawy, Oficerska Szkoła Techniczna) z pośbą o udzielenie informacji w sprawie wspomnianej prądnicy.

Ha-ka — Warszawa. Kierownikiem sekcji młodzieżowej A.W. jest ob. Elsztein, pracownik naszej Redakcji.

Ob. Piórkowski Tadeusz — Starograd. Istnieją przecież komisje rehabilitacyjne, do których możecie wnieść podanie o rehabilitację.

Ob. Garbacz Henryk — Skarżysko-Kamienna. Teoretyczne kursy motorowe organizują Aerokluby, szkolenie praktyczne zaś odbywa się w Centr. Szkole Pilotów i Mechaników w Ligotce Dolnej. Zwróćcie się w tej sprawie do Aeroklubu Kieleckiego (Kielce, skrz. poczt. 41).

Ob. Murgrabia Mirosław — Piotrków Trybunalski. Cieszymy się bardzo, że wzięliście się za modelarstwo i porzuciliście „bombowce pasażerskie". Przez modelarstwo możecie dojść do konstruowania „prawdziwych" samolotów. Przysługuje Wam prenumerata ulgowa. Warunki prenumeraty znajdziecie w numerze „SiM", pieniądze można wpłacić już teraz. Przesyłamy pozdrowienia.

Ob. Wiankowski R. — Kutno. Proszę zwrócić się z prośbą o przyjęcie do Szkoły Mechaników Lotniczych przy Oficerskiej Szkole Technicznej w Boernerowie.

„Mokotowianka" — Warszawa. Sądzimy, że najlepiej będzie napisać list na moskiewski adres znajomego, gdyż w międzyczasie zapewne opuścił już sanatorium.

Ob. Linsenman R. — Gdańsk-Oliwa. Specjalnych szkół spadochronowych nie ma. Kursy spadochronowe odbywają się w jednostkach lotniczych, poza tym podobne kursy organizują Aerokluby. Zwróćcie się do Aeroklubu Gdańskiego (Gdańsk — Wrzeszcz, ul. Niedziałkowskiego 63).

Ob. Tylman D. — Białystok. Pochwalamy Wasz zamiar poświęcenia się studiom aerodynamiki. Najodpowiedniejszą naszym zdaniem uczelnią będzie wydział lotniczy Politechniki Krakowskiej, lub Sekcja Lotnicza wydz. mech. Szkoły Wawelberga i Rotwanda w Warszawie.

„Jeden z wielu". Serdecznie współczujemy Wam w Waszym zmartwieniu. Wywody, które przytaczacie, są zupełnie słuszne, istnieje jednak t. zw. hierarchia potrzeb. Przeczytajcie artykuł p. t. „Ziemie Zachodnie i my" w Nr 27—28 SiM a zrozumiecie, o co chodzi. Zapiszcie się do Aeroklubu i poświęćcie się lotnictwu sportowemu. Pozdrowienia!

Ob. Ziętek Zbigniew — Września. Ukończcie lepiej liceum a w czasie wakacji pojedźcie na kurs szybowcowy.

Ob. ob. Felisiak Franciszek i Centkowski Ryszard— Turek. Ze względu na brak odpowiedniego materiału i doświadczenia odradzamy Wam stanowczo budowanie szybowca na własną rękę.

Ob. Gremplewski Czesław — Gniewkowo. Wiersze nie dla nas.

Ob. Obrochta Walenty — Zakopane. „SiM" przeznaczony jest specjalnie dla młodzieży, „Skrzydlata" zaś jest pismem poważniejszym. Nie można przerobić „Skrzydlatej" na wzór „SiM-u". 1-go numeru „Skrzydlatej Polski" niestety nie posiadamy i wątpimy, czy znajdziecie kogoś, kto zechciałby go odstąpić. „Ogólna instrukcja" zawiera przepisy dla pilotów i obsługi i nadaje się raczej dla bardziej zaawansowanych.

Ob. Łagowski Julian — Chorzów I. W sprawie opracowania podręcznika nawigacji lotniczej proszę zwrócić się bezpośrednio do Ligi Lotniczej, W-wa, ul. Hoża 39.

Kurs. Jarząbek Władysław — Pruszków. Powinniście napisać raport do swego bezpośredniego dowódcy z prośbą o przeniesienie. Dokładnych terminów nie możemy Wam podać.

Dh Magryta Bolesław — Kraków. Jesteśmy pewni, że zrealizujecie swoje plany, jeśli pójdziecie po wytyczonej przez siebie drodze. Życzenia Wasze rozpatrzymy.

Ob. Waseńczuk Franciszek, Gimn. Mechan — Radzyń. Cieszymy się, że „SiM" daje Wam tak dużo potrzebnych wiadomości. Istnieje jeszcze miesięcznik lotniczy „Skrzydlata Polska". Zamówienie wykonaliśmy. Piszcie do nas częściej. Przesyłamy pozdrowienia.

Ob. Hensoldt Leon — Wałbrzych Pdg. Proszę przysłać do nas rysunki Waszego projektu. Po przejrzeniu ocenimy.

Ob. Czołba Wincenty — Nowe Miasto Lub. W Waszej sprawie winniście zwrócić się do Ofic. Szkoły Techn. Lotniczej w Boernerowie.

Uwaga! *Uwaga!*

ŁATWY DOJAZD DO R. Cz. L.

Z dniem 1 stycznia 1947 r. do Redakcji Czasopism Lotniczych kursuje autobus linii „R" na trasie Plac Zbawiciela — Mokotów (przystanek obok Redakcji). Autobus odchodzi co 10 minut przez cały dzień.

WARUNKI PRENUMERATY NA ROK 1947

Miesięcznik „Skrzydlata Polska"
miesięcznie zł 20, kwartalnie zł 55, półrocznie zł 105 rocznie zł 200.
Prenumerata ulgowa: mies. zł 15. kwartalnie zł 40, półrocznie zł 80, rocznie zł 150.

Tygodnik „Skrzydła i Motor"
miesięcznie zł 40, kwartalnie zł 115 półrocznie zł 220, rocznie zł 400.
Prenumerata ulgowa: kwartalnie zł 100, półrocznie zł 185, rocznie zł 350.

WYDAJE: Redakcja Czasopism Lotniczych. **Red.** Janusz Przymanowski, mjr. **Zast. red.:** Antoni Mańkowski, kpt. Sekr. odp. A. Windholz, kpt. Adres red. i adm.: Warszawa — Mokotów, ul. Maratońska 4. Telefon 89 680 — 444.

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie — 40 zł.; kwartalnie — 115 zł.; półrocznie — 220 zł.; rocznie — 400 zł. **ULGOWA PRENUMERATA** dla jednostek W.P., organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie—100 zł.; półrocznie—185 zł.; rocznie—350 zł. **Wpłacać czekami** na konto PKO: I-978, właść. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa.

Zakł. Graf. „Książka". W-wa. Smolna 12 Opłata pocztowa uiszczona gotówką